

Geschichte Schleuse Kleinmachnow

Das Schleusenbauwerk wurde unweit einer Staustufe der Bäke errichtet. Die einzige Schleuse des Teltowkanals trennt die Spree-Haltung (den durch die Wehre am Berliner Mühlendamm und im Spreekanal gehaltenen Wasserstand) von der Havel-Haltung (begrenzt durch den Stau in Brandenburg an der Havel) und vermittelt den Ab- und Aufstieg der Schiffe bei einem mittleren Gefälle von 2,74 Meter.

Im März 1902 begann die vom Kreis Teltow eigens für den Bau gegründete „Teltowkanal AG“ mit dem Bodenaushub. In diesem Jahr wurden die Spundwände geschlagen und die Sohle betoniert. 1903 entstanden Kammermauern, Uferbefestigungen und Vorhäfen. 1904 waren mit den Schleusenammern, den Tortürmen, der Unterhauptbrücke und dem Schleusengehöft wesentliche Teile fertiggestellt. Im letzten Baujahr wurden die Montage der Tore und Gegengewichte, des Torantriebes, der Heberrohranlage und die elektrische Einrichtung zu Ende geführt. Die Arbeiten waren bis Mitte März 1905 soweit vorangeschritten, dass ein Nassbagger von der Havelhaltung aus ins Oberwasser durchgeschleust werden konnte. Anfang Oktober war die Schleuse fertiggestellt. Am 2. Juni 1906 fuhr die Yacht „Alexandria“ mit Kaiser Wilhelm II. in die Südkammer ein. Das ausschließlich vom Kreis Teltow finanzierte Kanalbauwerk wurde dem Verkehr übergeben.

Die Doppelschleuse von 1906 besteht aus zwei nebeneinanderliegenden Kammern (heute Süd- und Mittelkammer), die je ein Schiff von 770 Tonnen aufnehmen konnten. Sie sind durch eine 12 m breite Plattform, die Schleusenplanie, getrennt. Die Kammern weisen eine Nutzlänge von 67 m und Torbreiten von 10 m auf. Damit waren sie größer als die damals geplanten Schleusen des Mittellandkanals. Sie werden gegen die beiden Haltungen durch senkrecht auf und nieder gehende Hubtore abgeschlossen. Über dem Unter- und Oberhaupt erheben sich die Portalgebäude. Dort sind die Antriebe für die Hubtore untergebracht. Tore und Gegengewichte hängen an gemeinsamen, quer über den Schleusen gelagerten Wellen an Drahtseilen bzw. Ketten. Die Hubhöhe von Ober- und Untertor beträgt etwa 8 m.

Die Regierung hatte in ihrer Baugenehmigung vom 31. Oktober 1899 für das Schleusenbauwerk Kleinmachnow Auflagen zur Stauregulierung erteilt: „Für die Speisung der oberen Haltung des Kanals aus der Havel ist bei der Schleuse ein Pumpwerk mit einer dem größten Wasserbedarf entsprechenden Leistungsfähigkeit zu erbauen und nach besonderer Anweisung des Regierungspräsidenten zu betreiben. Das gleiche gilt hinsichtlich der Benutzung der Feiarche zur Spülung und zur Ablassung von Hochwasser.“

Von Bedeutung ist, dass die beiden Kammern „derart miteinander verbunden sind, dass eine jede der anderen als Sparbecken dient. Hierdurch kann bei regelmäßigem Betrieb stets die Hälfte des Wassers gespart werden. Es hat dies freilich zur Voraussetzung, dass stets zu gleicher Zeit ein Schiff in der einen Kammer talauf und eines in der anderen talab geschleust wird“.

Am 7. Mai 1901 legte das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten fest, dass „die Befahrung dieser Wasserstraße grundsätzlich nur bei gleichzeitiger Benutzung der elektrischen Schleppeneinrichtung gestattet wird, während jede andere Art der Fortbewegung von Schiffen, insbesondere durch eigene Dampfkraft ausgeschlossen bleibt“. Dementsprechend wurden für den Schleusungsvorgang auf den Leitwänden elektrisch angetriebene Laufkatzen installiert, die den Schiffszug in die Kammern übernehmen. Auf die sonst für den Schiffszug bei Schleusen üblichen Spills mit Drahtseillängen von ca. 120 m wurde hier gerne verzichtet, weil diese „von den Schleusenknecchten kaum zu bedienen wären“. Nach den Planungen konnten bei zehnstündigem Betrieb täglich 80 Schiffe geschleust werden. Die Dauer einer Doppelschleusung wurde mit einer halben Stunde bemessen.

In den 1930er Jahren wurden die bisherigen Verwaltungen der Berliner und Märkischen Wasserstraßen zur „Wasserbaudirektion Kurmark“ vereinigt. Gegründet wurde ein „Neubauamt Berlin-Teltowkanal“. Zur Entlastung der innerstädtischen Wasserstraßen wurde ein Ausbau des Teltowkanals für 1000-Tonnen-Schiffe beschlossene. Entstanden ist in den Jahren von 1938 bis 1940 allerdings nur eine dritte Schleusenkammer von 85 m Länge, 12 m Breite und 3 m Drempelhöhe – die heutige Nordkammer. Dafür wurde das Schleusengehöft mit dem Schleusen-Wirtshaus und der Restaurantterrasse abgerissen. An dieser nördlichen Stelle wurde das dreistöckige Turmgebäude der Hebestelle errichtet, von der aus die Schleusungen heute gesteuert werden.

Die bereits 1904 errichtete Unterhauptbrücke mit 37 m Länge und 10 m Nutzbreite (davon 6 m Fahrbahn und je 2 m auf die beiderseitigen Fußwege) wurde mit einem Brückenfeld über die Nordkammer verlängert, so dass sie auf eine Gesamtlänge von 77 m kam. Die kombinierte Fußgänger- und Straßenbrücke wurde 1992 durch einen Schiffsstoß beschädigt. 1993 musste die zulässige Tragfähigkeit auf 2,8 Tonnen begrenzt werden. 1994 wurde die Brücke für den PKW-Verkehr vollends gesperrt.

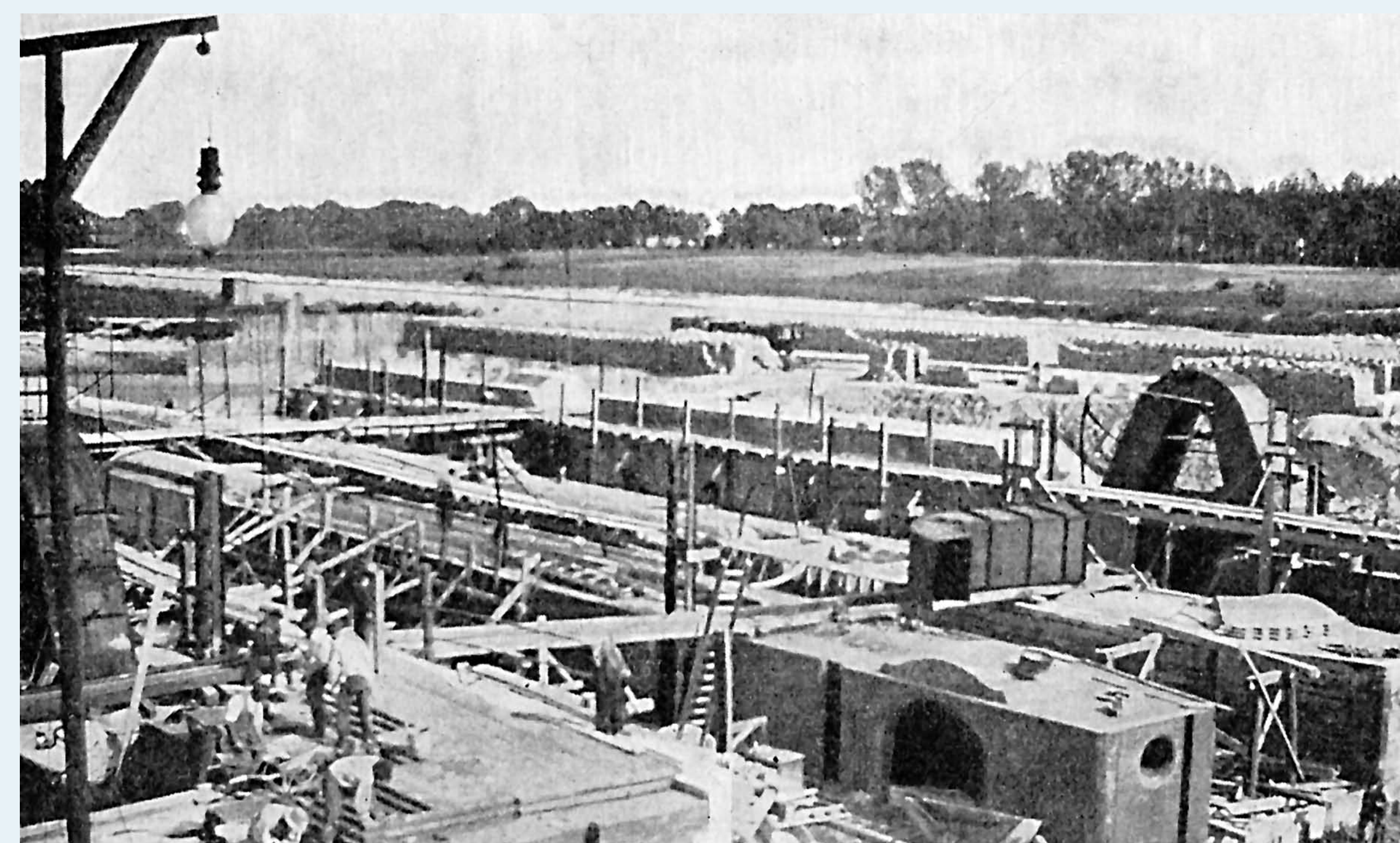
Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 soll ein Ersatzneubau der Nordkammer mit 190 m Länge entstehen, damit die Schleuse von bis zu 185 Meter langen Schiffsverbänden passiert werden kann. Da dafür weder die Durchfahrtsbreite noch die Durchfahrtsbreite der alten Brücke ausreichen, wurde eine neue Schleusenbrücke mit 84,41 m Länge und einer Durchfahrtsbreite von 5,25 m errichtet. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 20. Mai 2005.

Ein Blick zurück in die Zukunft: Die Schöpfer des Teltowkanals, die Königlichen Bauräte Max Contag und Christian Havestadt, waren von Anfang an bestrebt, in Kleinmachnow ein Architekturensemble zu schaffen, das die beiden Schleusenhäupter und das Schleusengehöft harmonisch verknüpft. Für sie lag bereits in der Planung „der Gedanke nahe, das interessante, in schöner Landschaft aufgebaute Schleusenbauwerk auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen und zugleich zu einem behaglichen Ruhepunkt für diejenigen zu gestalten, denen nebenbei ein Stück modernen Verkehrslebens von Interesse ist“.

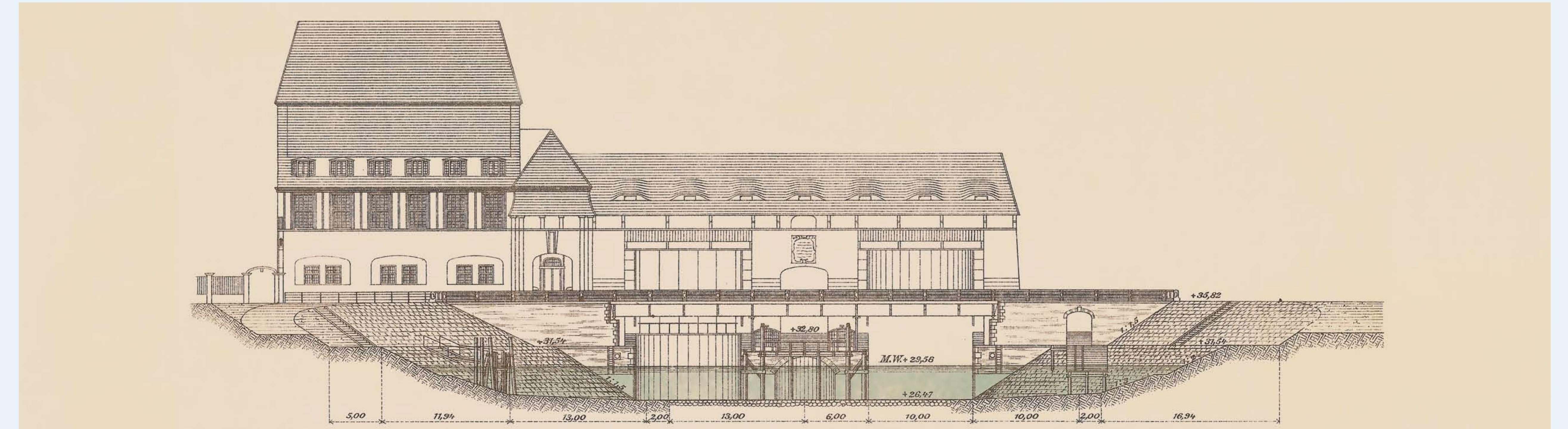
Mit dem Abriss des Schleusenwirtshauses nach dem Jahr 1938 wurde es schwieriger, „dem Publikum die Einzelheiten des Schleusenbetriebs sichtbar zu machen“. Nach dem 20. November 1981 und der teilweisen Wiedereröffnung des Kanals von der westlichen Einfahrt belegte das Ministerium für Staatssicherheit auch die Aussichtsgalerie im Unterhaupt. Geblieben ist aus der Erbauungszeit die Schleusnerbude auf der Schleusenplanie zwischen Süd- und Mittelkammer. Von dort aus leitete der Schleusenmeister den Schiffsfahrtsbetrieb an der Schleuse, „durch Fernsprecher oder Klingelzeichen an den Schaltwärter und die auf den Leitwänden sich aufhaltenden Schleusenknecchte erteilte er seine Anweisungen“.

Die Schleusnerbude hat ihre Funktion längst verloren. Seit dem 9. Mai 2008 erwartet dort eine vom Wasser- und Schiffsahrtsamt Berlin und der Gemeinde Kleinmachnow gemeinsam betriebene „Information in der Schleusnerbude“ die Besucher. Nach 70 Jahren Abgeschlossenheit können Besucher die Einzelheiten des Schleusenbetriebs und die kommenden Bauvorhaben wieder hautnah erleben.

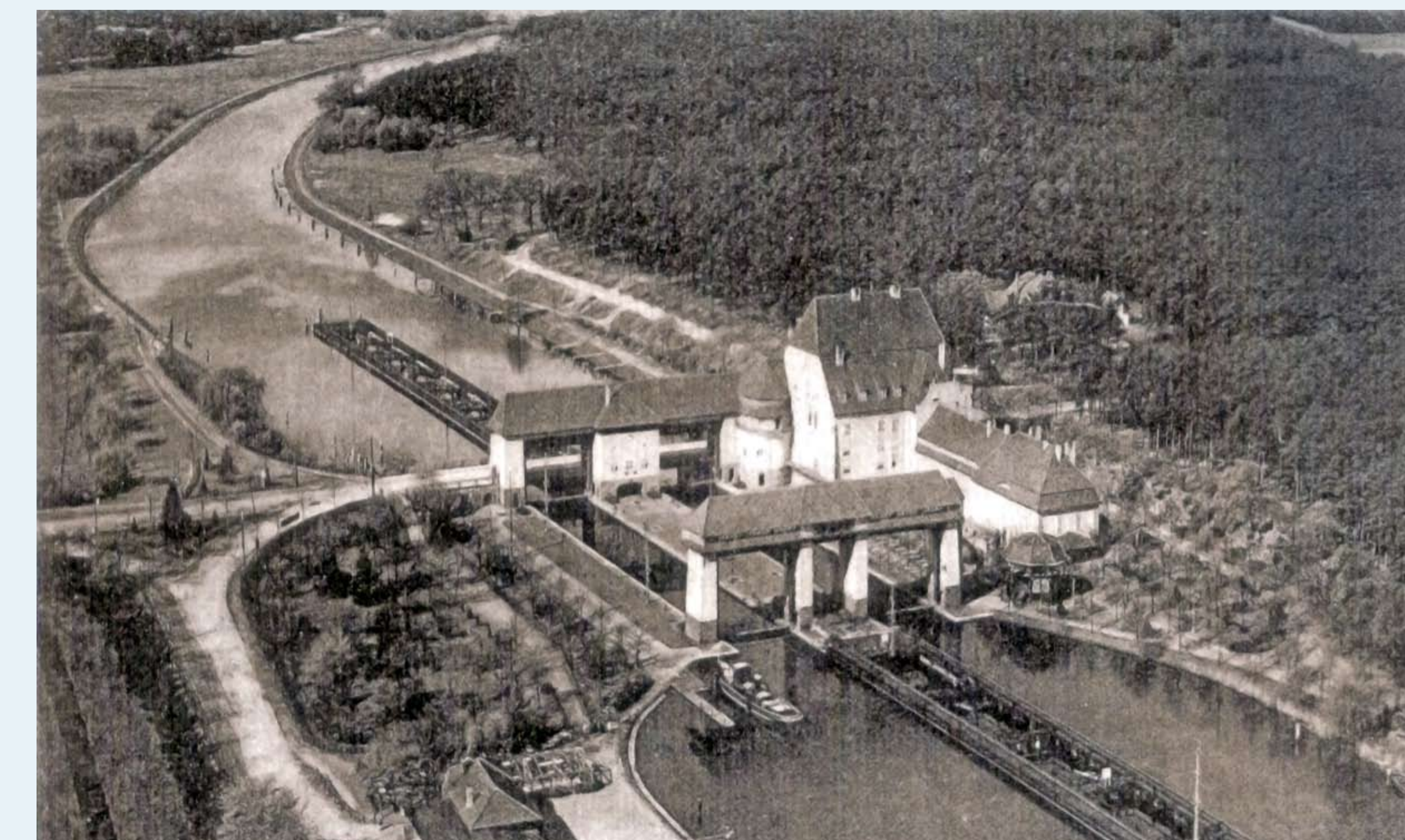
Zuständig Wasser- und Schiffsahrtsamt Berlin (WSA)
Außenbezirk Neukölln
Sieversonufer 24, 12359 Berlin
Telefon 030 682979-0



Schleusenbaustelle Kleinmachnow, um 1903



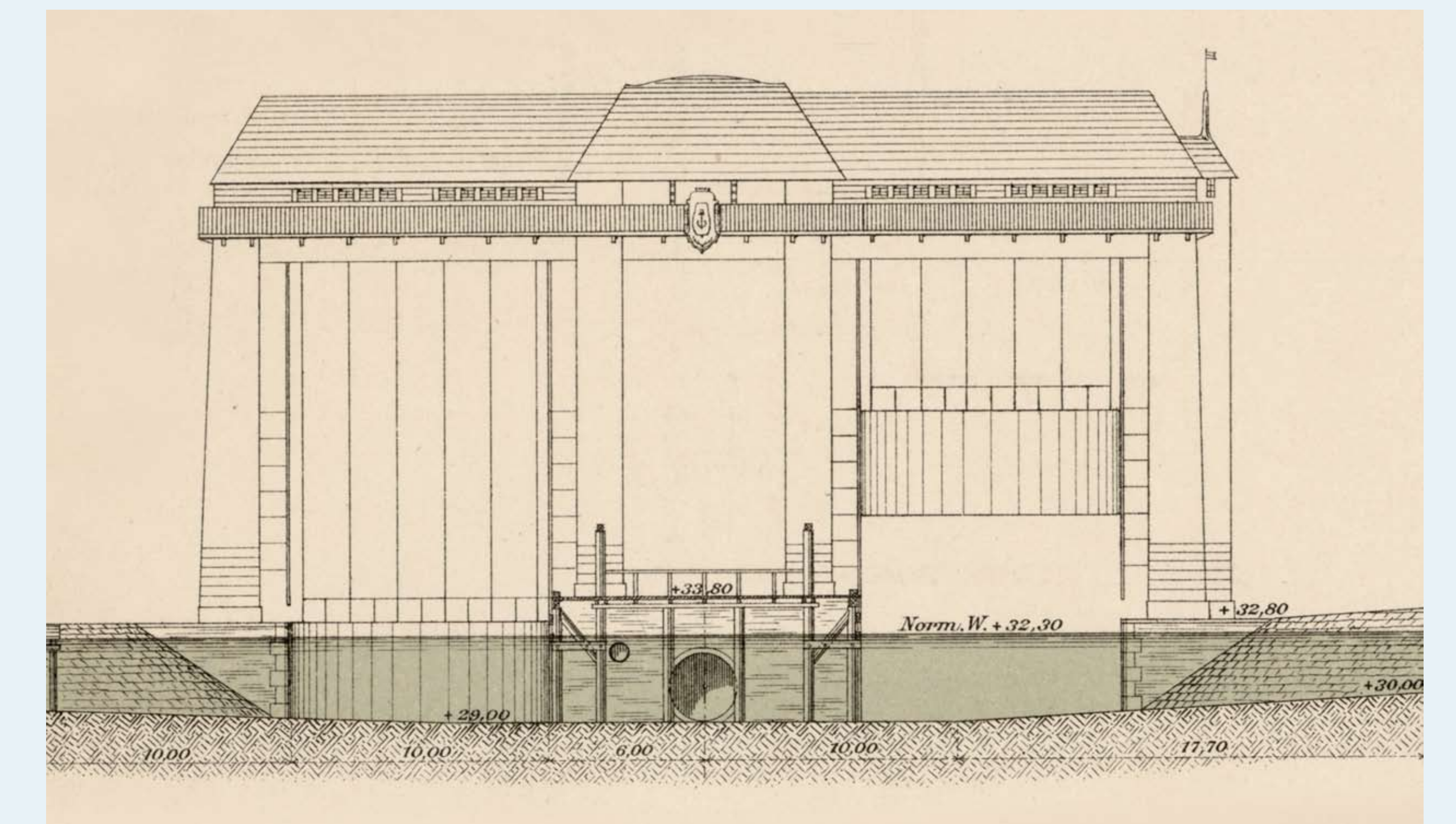
Schnitt, Ansicht vom Unterwasser, Ingenieurbüro Havestadt & Contag, Wilmersdorf-Berlin 1905



Schleuse Kleinmachnow, um 1920



Schleuse Kleinmachnow, Foto Max Missmann, 1905



Oberhaupt, Schnitt, Ingenieurbüro Havestadt & Contag, Wilmersdorf-Berlin 1905

Schleuse Kleinmachnow, Teltowkanal (TeK) km 8,34

Die nutzbaren Abmessungen betragen:

	Nordkammer	Mittelkammer	Südkammer
Kammerlänge:	82,00 m	65,00 m	67,00 m
Kammerbreite:	12,00 m	10,00 m	10,00 m

Hubhöhe: 2,86 m (bei mittlerem Wasserstand)

Zugelassene Schiffsabmessungen:

Schiff: Länge 80 m, Breite 9 m, Abladetiefe 2 m
Schubverband: Länge 91 m, Breite 9 m, Abladetiefe 2 m

Betriebszeiten:

1. April bis 31. Oktober	Montag bis Samstag 6 – 22 Uhr
1. April bis 31. Oktober	Sonntag 7 – 22 Uhr
1. November bis 31. März	Montag bis Samstag 6 – 20 Uhr
1. November bis 31. März	Sonntag 7 – 20 Uhr

